

BAB II

FAKTA PERMASALAHAN

A. Fakta

Penulis melakukan penelitian di atas kapal MT. OCEAN REGENT yaitu yang berhubungan dengan menurunnya kinerja anak buah kapal serta kurangnya pengalaman anak buah kapal mengenai kapal Tanker yang kebanyakan pengalaman mereka dari kapal cargo dan kapal ikan, ada juga mereka yang baru pertama kali bekerja di kapal tanker, sehingga dalam operasi kapal sering mereka mengalami permasalahan karena kurangnya pengalaman di kapal tanker. Di bawah ini ada beberapa contoh fakta yang menyangkut kinerja anak buah kapal, yaitu :

1. Objek Penelitian

Standard Operating Procedure (SOP) berarti penetapan tertulis mengenai apa yang harus dilakukan, kapan, dimana, oleh siapa, bagaimana cara melakukannya, apa saja yang diperlukan, dan lain-lain yang semuanya itu merupakan prosedur kerja yang harus ditaati dan dilakukan.

Namun pada kenyataannya diatas kapal MT. OCEAN REGENT walaupun *Standard Operating Procedure* (SOP) selalu diadakan sosialisasi pada saat pelatihan-pelatihan di atas kapal, namun ada saja crew kapal yang tidak menjalankan *Standard Operating Procedure* (SOP) tersebut dengan baik.

Berikut ini beberapa contoh kejadian yang dialami penulis selama bekerja di atas kapal sebagai Mualim I yang menunjukan bahwa crew kapal tidak melaksanakan *Standard Operating Procedure* (SOP) dengan baik.

2. Fakta Kondisi (Kejadian)

Rasa tanggung jawab terhadap suatu pekerjaan yang menjadi tugas dan kewajiban dari pada anak buah kapal, sangat diharapkan di atas kapal. Penulis sering menemui ada anak buah kapal yang tidak melaksanakan tugas dan tanggung jawab pada saat kegiatan bongkar muat.

Hal ini sangat membahayakan bagi kapal dan anak buah kapal itu sendiri. Berikut ini beberapa contoh kejadian yang dialami penulis selama bekerja di atas kapal sebagai Mualim I yang menunjukkan bahwa anak buah kapal kurang rasa tanggung jawabnya terhadap pekerjaannya khususnya pada saat kapal dalam kegiatan bongkar muat.

a. Tingkat pengetahuan dan keterampilan ABK (anak buah kapal) dalam proses Bongkar Muat diatas kapal belum optimal antara lain :

Pada tanggal 25 Juni 2014, saat kapal *STS (Ship to Ship)* dengan *Mother Ship*, MT. KUN LUN SAN di *W OPL (West Out Port Limit)* Singapore untuk muat minyak Gas Oil. Sebelum kegiatan muat dimulai dilakukan Meeting terlebih dahulu, *Pump Man* dan anak buah kapal yang bertugas jaga diberitahu oleh Mualim I untuk selalu menjaga *pressure* (tekanan) dimanifold jangan sampai melebihi batas maksimum yaitu 7 kg/cm². Kalau lebih segera beritahu Mualim jaga. Setelah dokumen untuk muat selesai dan pihak kapal sendiri dan pihak *Mother Ship* sudah siap untuk melakukan kegiatan muat, maka segera dimulai kegiatan muat. Namun kenyataannya setelah kegiatan muat sudah berlangsung selama dua (2) jam Mualim jaga mengecek ke deck dan mendapati *pressure* (tekanan) *dimanifold* sudah melebihi batas maksimum yaitu 8,0 kg/cm². Disini kita bisa lihat bahwa anak buah kapal yang bertugas jaga saat itu

kurang mengerti akan bahaya yang bisa ditimbulkan karena kelalaian mereka.

1) Pada tanggal 04 Juli 2014, saat kapal sandar di Dermaga khusus minyak Dili, Timor Leste dan proses pembongkaran *Cargo Gas Oil* sudah berlangsung 4 jam, dan saat itu jam 14.00 wita, Mualim I mengecek ke deck dan mendapati salah satu anak buah kapal yang berdinis jaga sedang asik menelpon dan seorang lagi anak buah kapal yang dinis jaga di *mess room* sedang menikmati sebatang rokok sambil nonton televisi sementara perwira jaga kedatangan bermain Game di *cargo control room*. Disini kita bisa lihat baik Perwira jaga maupun anak buah kapal yang berdinis jaga kurang memiliki rasa tanggung jawab terhadap tugasnya saat pembongkaran muatan berlangsung, dan situasi seperti ini sangat berbahaya terhadap kapal maupun muatan.

2) MT. OCEAN REGENT adalah jenis kapal tanker dengan muatan minyak jadi seperti, *Marine Diesel Oil (MDO)* dan *Mogas (Premium)*. Dengan rute pelayaran jarak dekat dan pelayaran jarak jauh maka diperlukan anak buah kapal yang terampil dalam mengoperasikan kapal dan juga dalam menggunakan alat-alat bongkar muat yang ada di atas kapal. anak buah kapal yang berada di atas kapal MT. OCEAN REGENT seharusnya adalah anak buah kapal yang sudah terampil dalam mempersiapkan alat-alat bongkar muat, tetapi pada kenyataannya banyak anak buah kapal yang di atas kapal belum terampil dalam mempersiapkan alat-alat bongkar muat di atas kapal. Hal ini terlihat sewaktu diadakan inspeksi oleh petugas dari Vovak terminal singapore didapati kurang persiapan

kapal untuk segera melaksanakan pemuatan sehingga terjadi penundaan pemuatan. Nahkoda dan Mualim I sangat diperlukan untuk meningkatkan semangat atau kinerja dari anak buah kapal.

Di Kapal MT. OCEAN REGENT, anak buah kapal bersifat acuh tak acuh dengan persiapan peralatan untuk bongkar muat yang ada di atas kapal karena mereka kurang mengerti arti pentingnya mempersiapkan alat-alat bongkar muat di atas kapal. Dalam proses bongkar muat, familiarisasi merupakan sebuah kegiatan yang sangat penting, sebab jika tanpa adanya familiarisasi, maka para awak kapal tidak dapat melakukan proses bongkar muat dengan baik. Hal tersebut terjadi karena awak kapal tidak mendapat familiarisasi atau pengenalan tentang alat-alat bongkar muat, cara pemakaian, kegunaan serta cara perawatan dari peralatan bongkar muat tersebut. Di atas kapal tempat penulis bekerja, familiarisasi tidak dilaksanakan dengan baik, sehingga anak buah kapal yang baru bekerja atau baru *join* di atas kapal kurang mengetahui tugas dan tanggung jawab yang diberikan kepadanya.

Sering ditemukan pada anak buah kapal, baik Perwira maupun bawahan tidak paham akan tugas-tugas yang akan dikerjakan misalnya persiapan tangki ruang muat yaitu pencucian tangki sampai pada proses pemuatan. Dilihat dari segi penggunaannya, *Product Oil* harus benar-benar dijaga kualitasnya dalam hal ini kebersihan ruang muat. anak buah kapal masih kelihatan bingung dan tidak mengetahui betul jalur pipa pemuatan yang akan digunakan. Kesalahan dalam menentukan jalur pipa

muatan yang akan digunakan sangat membahayakan proses pemuatan yang dapat mengakibatkan salah pemuatan. anak buah kapal tidak mengetahui diagram penataan pipa-pipa pemuatan sehingga sering salah dalam membuka dan menutup kran-kran yang ada di deck, hal ini dapat menyebabkan kontaminasi atau bercampurnya muatan di dalam satu tangki. Ada suatu pengalaman penulis di atas kapal ini yang tidak terlupakan. Sewaktu kapal *STS (Ship to Ship)* di *W OPL (West Out Port Limit)* Singapore yaitu pada saat pemuatan baru saja berjalan di COT no, 1wing, tiba-tiba terjadi kebocoran di manifold kapal. Pada saat itu Mualim I yang melihat kejadian tersebut langsung menghubungi *Mother Ship* untuk menghentikan pompa muatan karena terjadi kebocoran di manifold. Setelah di cek ternyata anak buah kapal yang bertugas sebelum pemuatan tidak memasang paking di manifold sehingga pada saat pemuatan dimulai terjadi kebocoran di manifold tersebut. Dengan adanya kejadian tersebut maka terjadi penundaan pemuatan. Mualim I sebagai penanggung jawab muatan langsung membuat berita acara kejadian tersebut dan memerintahkan anak buah kapal untuk memasang paking pada manifold. Setelah paking terpasang dengan baik di manifold, maka Mualim I langsung melaporkan ke *Mother Ship* untuk segera dilakukan kembali pemuatan.

b. Terjadinya kesalahan prosedur kerja

- 1) Pada tanggal 08 Agustus Kapal MT. OCEAN REGENT berlabuh jangkar di W OPL Singapore, untuk menunggu sandar di Vovak Terminal, yang rencananya sandar

malam hari. Siang harinya *Pump Man* dan salah seorang anak buah kapal masuk ke dalam kamar pompa untuk melakukan pengecekan pompa cargo tanpa sepengetahuan Mualim I, *Pump Man* dan Juru Mudi itu tidak menyadari akan bahaya di kamar pompa yang bisa saja ada gas di dalamnya. Dari uraian pengalaman Penulis tersebut, maka dapat dilihat bahwa seringkali anak buah kapal dalam melakukan suatu pekerjaan di atas kapal tidak mengerti dan mengetahui prosedur kerja. Seperti yang *Pump Man* dan anak buah kapal lakukan di atas tidak mengetahui prosedur kerja untuk memasuki Ruang Pompa (*Pump Room Entry Permit*).

- 2) Pada tanggal 29 Agustus 2014 saat kapal STS (Ship to Ship) dengan *Mother Ship* MT.OCEAN LADY. Pada saat itu kapal akan memuat minyak jenis Gas Oil. Pada waktu itu pihak kapal dan pihak *Mother Ship* menyatakan siap untuk pemuatan, maka proses pemompaan muatan ke kapal segera dimulai. Setelah COT (cargo oil tank) 1wing sampai 5wing diisi sampai 80%, mulailah dilakukan *topping up*. Sesuai dalam *loading order*, *topping up* dimulai dari tanki no. 2wing, 4wnig, 3wnig, 5wnig dan terakhir COT (cargo oil tank) 1wnig. Proses *topping up* sedang berlangsung dan tanki 2wnig hampir penuh (95%) maka pemindahan ke tanki berikutnya akan dilakukan, yaitu tanki no. 4wing. Pada waktu Mualim I memerintahkan segera dibuka keran penghubung ke tanki no. 4wing ternyata anak buah kapal salah memutar keran ke arah yang sebaliknya, sehingga keran seperti macet / terkunci, Mualim I berteriak Menggunakan *Walkie Talkie* bahwa salah memutar tapi sudah terlambat, lalu

Mualim I segera memberi tahu *Mother Ship* untuk stop. Akibat pemompaan minyak dari *Mather Ship* yang tidak dapat dihentikan secara mendadak, maka minyak yang diisikan pada tanki no. 2 wing meluap (*overflow*) sekitar 250 ltr, tapi beruntung pada saat itu *scupper plug* di dek terpasang dengan rapat sehingga minyak tersebut tidak sampai tumpah ke laut dan berhasil dimasukkan kembali ke Tanki muatan. Fakta tersebut menguatkan pernyataan bahwa keterampilan dan pengetahuan yang baik sangat menunjang kelancaran suatu pekerjaan. Adanya fakta di atas berarti bahwa kelancaran pekerjaan atau operasional kapal tidak terlepas dari peran anak buah kapal yang berpengalaman bekerja di atas kapal tanker.

B. Permasalahan

Pada Bab sebelumnya penulis menyampaikan keadaan yang penulis hadapi di atas kapal MT. OCEAN REGENT yang sudah teridentifikasi sesuai tingkat besarnya permasalahan yang ada. Pada bab ini penulis akan memaparkan permasalahan yang penulis hadapi selama bekerja di atas kapal MT. OCEAN REGENT secara luas. Permasalahan di atas kapal dapat diidentifikasi sebagai berikut :

1. Tingkat pengetahuan dan pengoperasian ABK (anak buah kapal) dari peralatan bongkar muat serta sistem penataan pipa di atas kapal Tanker yang kurang

Pengetahuan dan keterampilan sangatlah diperlukan untuk bekerja di atas kapal tanker, karena seorang awak kapal dituntut untuk dapat menjalankan tugas dan tanggung jawab dengan baik.

Awak kapal yang baru naik di atas kapal banyak mengalami kesulitan karena kurangnya keterampilan dan pengetahuan akan kapal tanker. Contohnya saat kapal melaksanakan muat atau bongkar, anak buah kapal tersebut tidak tahu tugas dan tanggung jawabnya. Banyaknya anak buah kapal yang belum mengetahui kegunaan dan fungsi dari peralatan bongkar muat serta sistim penataan pipa-pipa menjadi penyebab utama terganggunya proses bongkar muat di atas kapal.

Anak buah kapal tersebut juga akan menjadi beban bagi crew yang lain dan bisa menghambat kelancaran pengoperasian kapal. Untuk itu anak buah kapal yang ditempatkan di atas kapal harus memiliki pengetahuan dan keterampilan yang cukup mengenai kapal tanker sehingga dapat melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya dalam menunjang kegiatan bongkar muat di atas kapal.

2. ABK (anak buah kapal) kurang mampu berkomunikasi dalam berbahasa Inggris

Bahasa adalah alat komunikasi yang sangat penting untuk itu semua yang berhubungan harus tahu dan mengerti bahasa yang di gunakan, salah satu bahasa internasional adalah bahasa Inggris. Karena dari latar belakang yang berbeda baik pendidikan dan asal usul suku serta bangsa yang berbeda maka di atas kapal ada beberapa bahasa yang digunakan dalam berkomunikasi sehari-hari, sebagai seorang pelaut Indonesia yang profesional yang bekerja di atas kapal-kapal asing sudah seharusnya mampu berbahasa Inggris. Di atas kapal semua laporan, petunjuk, instruksi dan lain-lain menggunakan bahasa Inggris. Jadi setiap anak buah kapal dituntut untuk dapat berkomunikasi dalam bahasa Inggris.

Pemeriksa kapal yang semuanya menggunakan bahasa Inggris, selalu mendapatkan masalah yaitu: anak buah kapal yang tidak cakap berbahasa Inggris, sehingga tidak dapat menjawab soal-soal yang diajukan oleh pemeriksa tadi, apalagi untuk menceritakan cara-cara kerja alat keselamatan.

3. Pelatihan Pelatihan Di Atas Kapal.

Diatas Kapal *Senior Officer* harus melatih semua Crew's diatas kapal, Termasuk *Junior Officer* dan anak buah kapal, Terutama yang baru bergabung / *New crew Joint*.

Dan diharapkan pelatihan-pelatihan tersebut dapat dilakukan secara rutin, Sehingga semua crew terutama bagian deck paham dan bisa mengoperasikan peralatan-peralatan bongkar muat, dan mengerti dengan benar jalur pipa-pipa muatan / *Cargo pipe line*. sehingga operasional bongkar muat kapal berjalan dengan lancar.

4. Rekrutmen ABK (anak buah kapal) yang kurang selektif

Kurangnya pengalaman anak buah kapal, ada kaitannya dengan rekrutmen anak buah kapal oleh personalia di darat, karena kemungkinan besar adanya penerimaan secara KKN (Korupsi, Kolusi, Nepotisme). Pelamar langsung diterima tanpa diadakan pengetesan untuk mengetahui kemampuan yang bersangkutan dengan jabatan dimana ia akan bekerja.

Peran dari perusahaan untuk menunjang kinerja anak buah kapal, tidak dapat dipisahkan. Untuk itu perlu diterapkan manajemen rekrutmen yang baik dalam meningkatkan sumber daya manusia secara profesional, dengan mengadakan seleksi dan penempatan sesuai dari kemampuan awak kapal yang akan dipekerjakan di atas kapal.